



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 10]

नई दिल्ली, बुधवार, फरवरी 2, 2005/माघ 13, 1926

No. 10]

NEW DELHI, WEDNESDAY, FEBRUARY 2, 2005/MAGHA 13, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 जनवरी, 2005

सं. टीएएमपी/14/2004-पीपीटी. — महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा पारदीप पत्तन न्यास के दरमान की धारा 3.1(22) में एक संशोधन को संलग्न आदेश के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/14/2004-पीपीटी

पारदीप पत्तन न्यास

आवेदक

अवधि

(जनवरी 2005 के 20 वे दिन पारित)

यह प्रकरण पारदीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के दरमान की धारा 3.1 (22) में एक संशोधन के लिए पीपीटी से प्राप्त एक प्रस्ताव के संबंध में है।

2.1. पीपीटी ने बल्क और ब्रेक बल्क सामान्य कार्गो की अवशिष्ट श्रेणी पर प्रामाण्य बंदरगाह की वर्तमान मूल्याधारित दरों का विकल्प देने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने अपने प्रस्ताव के पक्ष में निम्नलिखित मुख्य बिन्दुओं को उभारा है:

- (i) हिन्दुस्तान कॉपर लिमिटेड (एचसीएल) का अपने कॉपर रिपोर्ट्स पीपीटी के माध्यम से निर्वार्त करने का प्रस्ताव है। दरमान की बंदरगाह अनुसूची में कॉपर रिपोर्ट्स या कॉपर कन्सन्ट्रेट (ताम्र अवस्क) शामिल नहीं है। अतएव, इन दोनों कार्गो के लिए बंदरगाह निर्धारित करना आवश्यक है।
- (ii) अन्य सामान्य कार्गो (बल्क और ब्रेक बल्क) के लिए वर्तमान बंदरगाह दरें निम्नानुसार हैं:

(क) आयात के मामले में -	0.5% (सीआईएफ मूल्य)
(ख) निर्वार्त के मामले में -	0.5% (एफ ओ बी मूल्य)
(ग) तटीय कार्गो के लिए -	0.5% (बी ओ एल मूल्य)

- (iii) पत्तन सीआईएफ / एफओबी मूल्य से संबंधित बंदर भाड़ा दरों को हटाना चाहता है और कार्गो प्रहस्तन की लागत और वसूले गए बंदर भाड़ा की दर के बीच एक सीधा संबंध प्रदान करना चाहता है।
- (iv) परम्परागत कार्गो की प्रहस्तन लागत पत्तन द्वारा अपनाई गई लदान / उतराई प्रणालन विधि पर निर्भर करती है और ग्रेन्स या रिलिंग्स द्वारा कार्गो प्रहस्तन के तरीके पर भी निर्भर करती है।
- (v) पोतघाट, सड़क, प्रकाश इत्यादि जैसी बुनियादी संरचना के प्राक्धान के अलावा ग्रेन्स और रिलिंग्स द्वारा परम्परागत कार्गो को प्रहस्तन करने के लिए मिन्य लागत श्रम, उपकरण और उपरिव्यय की लागत होगी।

वर्ष 2002-03 के लिए प्रयोज्य 8 घंटे की प्रति पाती 684 मीटरिक टन की औसत आउट पुट गिनते हुए और कार्गो प्रहस्तन की लागत पर विचार करते हुए, बंदर भाड़ा अनुसूची में सूचीबद्ध न की गई कार्गो प्रहस्तन का बंदर भाड़ा निम्नानुसार प्रस्तावित किया जाता है:

(क) रिलिंग्स द्वारा (निर्यात / आयात) रु. 60/- प्रति टन

(ख) ग्रेन्स द्वारा (निर्यात / आयात) रु. 40/- प्रति टन

- (vi) पत्तन की दरमान की धारा के अन्तर्गत मद सं. 11 में निर्धारित वर्तमान मूल्य आधारित दरों के स्थान पर उच्चतम (अधिकतम) दरों के रूप में प्रस्तावित दरों को प्रस्थापित किया जाए। प्रस्तावित संशोधन से पत्तन में कोई अतिरिक्त कार्गो नहीं आने लगेगा और न ही पत्तन की आय या व्यय में कोई वृद्धि होगी।
- (vii) पत्तन प्रस्तावित दरों को, टीएएमपी के अनुमोदन को लम्बित रखते हुए, टीएएमपी के 8 अप्रैल 2002 के आदेश के अनुसार लागू करेगा।

2.2. पीपीटी के न्यासी मंडल ने पत्तन का यह प्रस्ताव 30 सितम्बर 2003 को हुई बैठक में अनुमोदित कर दिया है।

3. अपनाई गई परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार पीपीटी का प्रस्ताव सम्बद्ध पत्तन उपयोगकर्ताओं / पत्तन उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था। सम्बद्ध उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ प्रतिपूरक सूचनाओं के रूप में पीपीटी को भेज दी गई थीं।

4. पीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह प्रस्तावित दरों तक पहुँचने का आक्षेप / औचित्य प्रस्तुत करे और इसके साथ ही यह भी बताए कि क्या उसने अनन्तिम आधार पर प्रस्तावित दरें प्रगारित करने के लिए उपयोगकर्ताओं की सम्मति ले ली है। पीपीटी द्वारा उल्लिखित बिन्दु संक्षेप में निम्नानुसार हैं:

- (i) प्रस्तावित दरें पत्तन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए अपनाई गई वास्तविक विधि के और उपयोगकर्ताओं द्वारा लगाई गई लागत के अनुसार हैं।
- (ii) अन्य सामान्य कार्गो (बल्क और ब्रेक बल्क) के अन्तर्गत सूचीबद्ध मूल्याधारित दरें ऐसे कार्गो पर लागू हो सकती हैं जो उस रूप में विनिर्दिष्ट नहीं हैं और इस श्रेणी में आने वाले उपयोगकर्ता भी बहुत सीमित हैं।
- (iii) पत्तन ने प्रस्तावित दरों को तदर्थ आधार पर लागू करने के लिए उपयोगकर्ताओं की सहमति प्राप्त नहीं की है।
- (iv) प्रस्ताव एक्सीएल के लिए प्रस्तुत किया गया था; किन्तु अभी तक कोई पोत लदान नहीं हुआ है।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक जाँच पर, पीपीटी से निम्नलिखित अतिरिक्त सूचनाएँ / स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था, हमारे प्रश्न और पीपीटी का प्रत्युत्तर नीचे सारणीबद्ध है:

क्र.सं.	प्रश्न	पीपीटी का प्रत्युत्तर
(i)	प्रस्तावित दरें गणनाओं पर विचारित प्रतिपाली आऊट पुट पर निर्भर हैं। रिलिंग्स द्वारा और मशीनी ग्रेन्स द्वारा कार्गो के अलग-अलग प्रहस्तन के लिए दरें निकालने के लिए प्रतिपाली आऊट पुट की उसी मात्रा पर विचार किया गया है। रिलिंग्स की सहायता से मानवी प्रहस्तन की तुलना में ग्रेन्स के द्वारा कार्गो के मशीनी प्रहस्तन से आउट पुट की मात्रा बढ़ सकती है। इन दोनों ही मामलों में प्रति पाती 684 मी.ट. समान आउट पुट दर अपनाने का कारण स्पष्ट किया जाए।	वर्ष 2002-03 में रिलिंग्स में प्रहस्तित कार्गो की औसत आउट पुट 684 मी.ट. थी और ग्रेन्स में 670 मी.ट. थी। चूँकि अन्तर बहुत मामूली-सा था, दोनों मामलों में दर को सुनिश्चित करने के लिए समान आउट पुट लिया गया था।

(ii)	प्रस्तावित दरे पीपीटी द्वारा वर्ष 2003-04 के लिए परम्परागत कार्यों की औसत आउट पुट के आधार पर परिगणित की गई है। वर्ष 2003-04 और 2004-05 (अनुमान) के लिए स्लिंक्स की सहायता से मानवी प्रहस्तन और मशीनी ग्रेन्स द्वारा कार्यों प्रहस्तन की आउट पुट प्रदान की जाए।	औसत आउट पुट निम्नानुसार है: वर्ष स्लिंक्स के द्वारा औसत आउटपुट मशीनी ग्रेन्स द्वारा औसत आउटपुट 2003-04 823 721 2004-05 (अप्रैल 04 से अक्टूबर 05)
(iii) (क)	परिगणना में विचरित 100% प्रशासनिक उपरि व्यय का पिछले तीन वर्षों के वास्तविकों के संदर्भ से औचित्य बताया जाए।	प्रशासनिक उपरि व्यय, श्रम और उपकरणों की लागत का 100% लिया गया है। पत्तन में प्रशासनिक उपरि व्यय कुल प्रचालनीय लागत का 73% ही होता है।
(ख)	उपकरणों की लागत रु. 7000/- प्रति पाली और रु. 1200/- प्रति पाली की विस्तृत परिगणना प्रस्तुत की जाए।	ग्रेब सहित तटीय क्रेन को भाड़े पर लेने की लागत रु. 7000/- प्रति पाली वर्तमान दरमान के अनुसार है। इसी प्रकार, स्लिंक्स की सहायता से लदाई / उतराई के लिए प्रति पाली उपकरणों की लागत भी पोतघाट को साफ करने के लिए प्रति पाली अनुमानित लागत है।
(ग)	परिगणना में अनुमानित रु. 20/- प्रति मी.ट. की ढांचागत संरचना लागत का पिछले 3 वर्षों के वास्तविकों के संदर्भ से औचित्य प्रस्तुत किया जाए।	परिगणना रु. 20/- प्रति मी.ट. की कोई ढांचागत संरचना लागत नहीं दिखाती।

6. इस प्रकरण में 7 दिसम्बर 2004 को पीपीटी के परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। पीपीटी ने निम्नलिखित बातें प्रस्तुत कीं:

- (i) यह प्रमुख रूप से हिन्दुस्तान कॉपर लिमि. से कार्गो को आकर्षित करने की दृष्टि से लाया गया था, जिसने अभी तक कार्यरूप नहीं लिया है।
- (ii) मूल्याधारित प्रशुल्क से भार आधारित प्रशुल्क की ओर जाने से उपयोगकर्ता समुदाय को ही लाभ होगा।

7. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संयुक्त सुनवाई में सम्बद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सार-अंश संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org में भी उपलब्ध होंगे।

8. इस प्रकरण पर प्रक्रिया करने के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) अपरिगणित / अगणन योग्य कार्गो पर बंदर भाड़ा प्रभार लगाने के लिए पीपीटी का वर्तमान दरमान मूल्याधारित है। यह प्रस्ताव सामान्य रूप से, मूल्याधारित दरों को धीरे-धीरे प्रयोग-बाह्य कर देने और बंदर भाड़ा प्रभारों का प्रहस्तन - विधि के अनुसार निर्धारण करने की प्राधिकरण की नीति के विरुद्ध है।
- (ii) लागत आधारित बंदर भाड़ा निर्धारित करने हेतु पीपीटी द्वारा अनुपालित विधि वर्ष 2002-03 से संबंधित प्रति पाली आउट पुट पर निर्भर है। तत्पश्चात, पीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए विवरण से स्पष्ट होता है कि वर्ष 2003-04 में अर्जित प्रति पाली वास्तविक औसत वर्ष 2002-03 में अर्जित (वैसे ही) आउट पुट से अधिक है। यहाँ तक कि वर्ष 2004-05 में पहले 7 माह में मानवी प्रहस्तन से संबंधित औसत आउट पुट का अनुमान, पत्तन द्वारा वर्ष 2002-03 के लिए विचारित औसत आउट पुट से अधिक हो जाती है। यह विश्वास करने का अब कोई कारण नहीं है कि भविष्य में उत्पादकता स्तर गिरेगा। वैसे होते हुए, वर्ष 2003-04 में प्राप्त किया गया औसत आउट पुट स्तर प्रति टन लागत निकालने का आधार लिया गया है।
- (iii) (क) ऐसा लगता है कि पत्तन द्वारा विचारित श्रम-लागत वर्ष 2002-03 से संबंधित है। हमारे प्रश्नों का उत्तर देते समय पत्तन ने श्रम-लागत में कोई परिवर्तन सूचित नहीं किया है। वैसे होते हुए, पत्तन द्वारा सूचित की गई श्रम लागत पर वर्ष 2003-04 के औसत-आउट पुट के साथ विचार किया गया है।
- (ख) पत्तन ने स्पष्ट किया है कि कार्गो के मानवी प्रहस्तन के लिए जिस उपकरण लागत पर विचार किया गया है, वह प्रत्येक पाली में पोतघाट की सफाई पर आने वाली लागत (लगभग) है। रु. 1200/- प्रति पाली उपकरण लागत पर बिना किसी परिवर्तन विचार किया गया है।
- (ग) कार्गो के मशीनी प्रहस्तन के लिए पीपीटी ने पत्तन के वर्तमान दरमान के अनुसार तटीय क्रेन के वर्तमान भाड़ा प्रभार पर ही विचार किया है और अतएव इस लागत बिना किसी परिवर्तन अनुमत किया जाता है।
- (घ) स्लिंक्स द्वारा और मशीनी ग्रेन्स द्वारा - प्रहस्तन के दोनों मामलों में पत्तन प्रचालन लागत के 100% पर प्रशासनिक उपरि व्यय पर विचार किया है। औचित्य बताने के लिए अनुरोध करने पर पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पीपीटी में प्रशासनिक उपरि व्यय कुल प्रचालनीय लागत का 73% आता है। वैसे होते हुए, प्रशासनिक उपरि व्यय को तदनुसार संशोधित किया गया है।

(iv) श्रम और उपकरणों की लागत के अतिरिक्त, पत्तन ने बंदरगाह, प्रकाश आदि प्रदान करने जैसी बांवागत सुविधाओं की मद में अतिरिक्त लागत पर विचार किया है। जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है, प्रस्तावित संशोधनों से न तो पत्तन में कोई अतिरिक्त कार्गो आएगा और न ही वर्तमान राजस्व और व्यय पर ही कोई प्रभाव पड़ेगा। यह प्रस्ताव प्रमुख रूप से दरों को मूल्याधारित से अन्तर्गत कर मार के आधार पर प्रभार लगाने के प्रयोजन से है। वर्तमान मूल्याधारित दरों में, किसी भी अन्य प्रशुल्क मद के सामान्य सामान्य उपरि व्यय के तत्व शामिल होते हैं। कोई कारण नहीं की प्रभार लगाने की संशोधित विधि भी इस तत्व के साथ प्रचलित रहे। यह सत्य है कि पीपीटी इस लाभ तत्व को रु. 20/- प्रति टन पर निर्धारित करने के अपने प्रस्ताव का औचित्य नहीं बता सका। इस श्रेणी के अन्तर्गत आने वाले कार्गो की मात्रा नगण्य मानते हुए और यह मानते हुए कि मूल्याधारित दरों को हटाने से सामान्य रूप से उपयोगकर्ताओं को लाभ होगा, इस प्रकरण में पत्तन द्वारा बताई गई स्थिति को स्वीकार किया जाता है। यहाँ यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण होगा कि पत्तन प्रशुल्क के नियमन की वर्तमान प्रणाली न्यूनतम लागत नीति का अनुपालन नहीं करती। वैसा होते हुए उपरि व्यय के बिना नए कार्गो के बारे में उत्कल चैम्बर ऑफ कागर्स और इन्डस्ट्रीज की आपत्ति पूरी तरह उचित नहीं जान पड़ती। राजस्व अर्जित करने वाली सभी गतिविधियों से उचित और ग्राह्य उपरि व्यय खर्चों में हिस्सा बंटाने की अपेक्षा की जाती है। स्पष्टतया, जब मात्रा बढ़ेगी और उपरि व्यय खर्च स्थिर रहेंगे तो ऐसे खर्चों के आबंटन का बोझ यूनिट दर को कम कर सकता है। इस मुद्दे को पत्तन के समूचे प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के समय ही सुविधानुसार विश्लेषित किया जा सकता है। किसी भी हालत में पत्तन संदर्भित श्रेणी के यातायात में किसी उल्लेखनीय वृद्धि की अपेक्षा नहीं करता। इसके अलावा, यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन ने इस मामले में लगाई गई पूंजी पर जो इसके द्वारा विचार की गई उपरि व्यय लागत में समाहित कर ली गई मानी गई है, कोई अलग विवरणी नहीं मांगी है।

(v) ऊपर दिए गए विश्लेषण के अधीन, पीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई लागत गणना में परिवर्तित किया गया है। परिवर्तित लागत गणना को परिशिष्ट-1 के रूप में संलग्न किया गया है। यह देखा जा सकता है स्लिम्स और ग्रेन्स के द्वारा कार्गो के प्रहस्तन के लिए बंदर भाड़ा क्रमशः रु. 52/- प्रति टन और रु. 37/- प्रति टन आता है।

9. पीपीटी ने प्रस्तावित दरों को निम्नले प्रमाण से अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है। जैसाकि पत्तन ने माना है कि एचरीएल से अपेक्षित यातायात अभी तक पूर्ण रूप नहीं ले पाया है और अन्य दूसरे सामान्य कार्गो की श्रेणी में आने वाले उपयोगकर्ता बहुत कम हैं। यदि पत्तन ने दिनांक 11 मार्च 2004 के अपने प्रस्ताव के बाद इस श्रेणी के अन्तर्गत भी कार्गो का प्रहस्तन किया होता। इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही किए गए सामान्य निर्धारण के अन्तर्गत इसे निम्नतर दर लगाने का अधिकार (लचीलापन) है। वैसा होते हुए, पीपीटी के दरमान में संशोधन भावी प्रभाव से क्रियान्वित हो सकता है।

10. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से, और समग्र विचार-निर्णय के आधार पर यह प्राधिकरण पीपीटी के दरमान की वर्तमान धारा 3.1 (22) के प्रतिस्थापन के लिए निम्नलिखित दरें प्रविष्ट करने को अनुमोदन प्रदान करता है:

क्रम सं.	विवरण	बंदर भाड़ा (उच्चम दर)
22	अन्य सामान्य कार्गो (बल्क और ब्रेक बल्क)	
	(i) स्लिम्स के द्वारा (निर्यात और आयात)	रु. 52/- प्रति टन
	(ii) ग्रेन्स के द्वारा (निर्यात और आयात)	रु. 37/- प्रति टन

अ.ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/04-असाधा.]

परिशिष्ट -I
पारादीप पत्तन न्यास में मशीनी ग्रेन्स द्वारा और स्लिंग्स
द्वारा कार्गो के प्रहस्तन हेतु लागत -गणनाएँ

(राशि रूपयों में)

क	स्लिंग्स द्वारा कार्गो प्रहस्तन की लागत :		
(i)	(क)	लेवी सहित श्रम लागत	13,800.00
	(ख)	पोतघाट साफ करने की प्रति पाली लागत	12,00.00
		(क + ख)	15,000.00
	(ग)	प्रशासनिक उपरि व्यय (क + ख) के 73%	10,950.00
		(क + ख + ग)	25,950.00
(ii)	आठ घंटे की प्रति पाली का आउट पुट (2003-04 का औसत आउट पुट)		823 मी.ट.
(iii)	प्रति मी.ट. प्रहस्तन की लागत (रु. 25950 / 823)		31.53
(iv)	ढांचागत संरचना लागत प्रति मी.ट.		20.00
		कुल लागत प्रति मी.ट.	51.53
		पूर्ण रूपयों में	रु. 52.00
ख	मशीनी ग्रेन्स द्वारा कार्गो प्रहस्तन की लागत :		
(i)	(क)	तटीय क्रेन के प्रति पाली भाड़ा प्रभार	7,000.00
	(ख)	प्रशासनिक उपरि व्यय (क) के 73% की दर से	5,110.00
		(क + ख)	12,110.00
(ii)	आठ घंटे की प्रति पाली आउट पुट (2003-04 का आउट पुट)		721 मी.ट.
(iii)	प्रति मी.ट. प्रहस्तन लागत (रु. 12110 / 721)		16.80
(iv)	ढांचागत संरचना लागत प्रति मी.ट.		20.00
		कुल लागत प्रति मी.ट.	36.80
		पूर्ण रूपयों में	37.00

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION

Mumbai, the 28th January, 2005

No. TAMP/14/2004-PPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves an amendment to clause 3.1(22) of the Scale of Rates of the Paradip Port Trust as in the Order appended hereto.

34561/05-2

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/14/2004 - PPT

The Paradip Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 20th day of January 2005)

This case relates to a proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for an amendment to clause 3.1 (22) of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The PPT has proposed to substitute the existing ad-valorem rates of wharfage leviable on residual category of bulk and break bulk general cargo. The port has made the following main points in favour of its proposal:

- (i). M/s. Hindustan Copper Limited (HCL) proposes to export their copper reverts through PPT. The wharfage schedule of SOR does not include copper reverts or copper concentrate. It is, therefore, necessary to fix wharfage rates for both these cargoes.
- (ii). The existing wharfage rates for other general cargo (bulk and break bulk) are as follows:
 - (a). In case of import – 0.5% (CIF value)
 - (b). In case of Export – 0.5% (FOB value)
 - (c). For coastal cargo – 0.5% (BOL value)
- (iii). The port wants to do away with CIF/FOB value related wharfage rates and provide a direct relationship between the cost of handling cargoes and the rate of wharfage recovered.
- (iv). The cost of handling conventional cargo depends on the method of loading / discharge operation undertaken by the port and also depends on the mode of handling the cargo by grabs or slings.
- (v). The different cost incurred to handle conventional cargo by grabs or slings will be cost of labour, equipment and overheads apart from provision of infrastructure like wharf, road, illumination etc., Reckoning with the average output of 684 metric tonnes per shift of 8 hours applicable for the year 2002-03 and considering the cost of handling the cargo, wharfage for handling the cargo not listed in the wharfage schedule is proposed to be as follows:
 - (a). By slings (Export /Import) Rs.60/- per tonne.
 - (b). By Grabs (Export/ Import) Rs.40/- per tonne.
- (vi). The existing ad-valorem rates prescribed at item No.22 under clause 3.1 of the port's SOR may be substituted with the proposed rates as ceiling rates. The proposed amendment is not likely to bring additional cargo to the port nor alter any income or expenditure of the port.
- (vii). The port will implement the proposed rates pending approval of TAMP as per TAMP's Order dated 8 April 2002.

2.2. The Board of Trustees of the PPT has approved the proposal of the Port in its meeting held on 30 September 2003.

3. In accordance with the consultation procedure adopted, the proposal of the PPT was forwarded to the concerned port users / representative bodies of port users for their comments. The comments received from the concerned user organisations were forwarded to the PPT as feed back information.

4. The PPT was requested to furnish justification / basis for arriving at the proposed rates and also whether the consent of users has been obtained for levy of the proposed rates on provisional basis. The points made by PPT are summarised below:

- (i). The proposed rates are as per the actual method of cargo handling undertaken by the port and the cost incurred by users.
- (ii). The ad-valorem rates listed under other general cargo (bulk and break bulk) are applicable to such of cargo which are not specified as such and the users who come under this category are a limited few.
- (iii). The port has not obtained consent of the users to implement the proposed rates on adhoc basis.
- (iv). The proposal was moved for HCL; but they have not made any shipment so far.

5. On a preliminary scrutiny of the proposal, the PPT was requested to furnish the following additional information / clarification. Our queries and the response of PPT are tabulated below:

Sr. No.	Queries	Response of PPT									
(i)	The proposed rates are dependant on output per shift considered in the calculation. Same quantum of output per shift has been considered to arrive at the rates for handling of cargo by slings and by mechanical grabs. Mechanical handling of cargo by grabs may yield more output than manual handling by slings. The reason for adopting uniform output rate of 684 MT per shift in both the cases may be explained.	During the year 2002-03 the average output of cargo handled in slings was 684 MT and in grabs was 670 MT. As the difference was marginal, uniform output was taken to ascertain the rate in both cases.									
(ii)	The proposed rates have been calculated by PPT based on the average output of conventional cargo for the year 2002-03. The output for manual handling of cargo by slings and by mechanical grabs for the years 2003-04 (actuals) and 2004-05 (estimates) may be furnished.	The average output is as under: <table> <tr> <th>Year</th><th>Average Output by sling</th><th>Average Output by mech. grab</th></tr> <tr> <td>2003-04</td><td>823</td><td>721</td></tr> <tr> <td>2004-05 (April 04 – Oct. 04)</td><td>736</td><td>652</td></tr> </table>	Year	Average Output by sling	Average Output by mech. grab	2003-04	823	721	2004-05 (April 04 – Oct. 04)	736	652
Year	Average Output by sling	Average Output by mech. grab									
2003-04	823	721									
2004-05 (April 04 – Oct. 04)	736	652									
(iii) (a).	The Admin overhead of 100% considered in the calculation may be justified with reference to the actuals for the preceding 3 years.	The administrative overhead has been taken to be as 100% of cost of labour and equipments. The administrative overhead at the port accounts for 73% of the total operating cost.									
(b).	The detailed working of cost of equipment of Rs.7000 per shift and Rs.1200 per shift may be furnished.	The cost of hiring a shore crane with grab is Rs.7000 per shift as per the existing scale of rate. Similarly, the cost of equipment at Rs.1200 per shift for loading/discharge by slings is the approximate cost towards cleaning the berth every shift.									
(c).	Infrastructure cost of Rs.20/- PMT assumed in the calculation may be justified with reference to actuals for the past 3 years.	The calculations do not show any infrastructure cost of Rs.20 per tonne.									

6. A joint hearing in this case was held on 7 December 2004 where no user was present. The PPT made the following submissions:

- (i). The proposal was made primarily to attract the cargo from Hindustan Copper Ltd., which has not yet materialised.
- (ii). Shift from ad valorem to weight based tariff will benefit the user community.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties at the joint hearing will be sent separately to the relevant parties. These details will also be available in our website www.tariffauthority.org.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of PPT for levy of wharfage for unenumerated cargo is on ad valorem basis. This proposal is generally in line with the policy of this Authority of phasing out value based rates and prescribing wharfage charges based on the method of handling.
- (ii). The approach followed by the PPT to prescribe cost based wharfage is dependent on the output per shift relevant to the year 2002-03. The details subsequently furnished by PPT reveal that actual average per shift output achieved for the year 2003-04 is more than that achieved in the year 2002-03. Even the estimate of average output relating to manual handling for the first 7 months of 2004-05 exceed the average output considered by the Port for the year 2002-03. There is no reason to believe that the productivity levels will fall in future. That being so, the average output level achieved in the year 2003-04 is taken as the basis for arriving at per tonne cost.
- (iii).
 - (a). It appears that the cost of labour considered by the port pertains to the year 2002-03. While responding to our queries the port has not reported any variation in the labour cost. That being so, the labour cost reported by the port is considered alongwith the average output of the year 2003-04.
 - (b). The port has clarified that the equipment cost considered for manual handling of cargo is an approximate cost towards cleaning the berth every shift. The equipment cost of 1200/- per shift is considered without any moderation.
 - (c). For mechanical handling of cargo, the PPT has considered the existing hire charge of shore crane as per the existing Scale of Rates of the port and, therefore, this cost is allowed without any modification.
 - (d). In both the cases of handling by slings and by mechanical grabs, the port has considered administrative overhead at 100% of the operating cost. On being asked to justify, the port has clarified that the administrative overhead at the PPT works out to 73% of the total operating cost. That being so, the administrative overhead is moderated accordingly.
- (iv). In addition to the cost of labour and equipment, the port has considered additional cost towards provision of infrastructural facilities such as wharf, cost of providing illumination etc., As stated by the port, the proposed amendments may not bring any additional cargo to the port or alter any existing revenue and expenditure. The proposal is primarily to switch over from value based rates to weight based charging. The present ad valorem rates, like any other tariff items, contain an element of general overheads. There is no reason why the revised method of charging should not continue with this element. It is true that the PPT could not justify its proposal to peg this cost element at Rs.20/- per tonne. Considering the insignificant volume of cargo falling under this category and recognizing that scrapping of ad valorem rates will generally benefit the users, position reported by the port is accepted in this case. It may be significant to note that the

present regime of regulation of port tariff does not follow marginal costing approach. That being so, the objection of Utkal Chamber of Commerce & Industries about new cargo not bearing overhead expenses does not appear to be fully relevant. All revenue earning activities are expected to share relevant and admissible overhead expenses. Obviously, as volume increases and overhead expenses remaining constant, the burden of allocation of such expense may reduce the unit rate. This issue can be conveniently analysed only at the time of general revision of tariff for port as a whole. In any case, the port does not anticipate any significant increase in traffic under the category in reference. Further, it is noteworthy that the port has not sought separate return on capital employed in this case, which is presumed to be covered in the overhead cost considered by it.

- (v). Subject to the analysis given above, the cost calculation furnished by the PPT is modified. The modified cost calculation is attached as **Annex-I**. From the cost calculation, it may be seen that the wharfage for handling of cargo by slings and by grabs works out to Rs.52/- per tonne and Rs.37/- per tonne respectively.

9. The PPT has made a request for retrospective approval for the proposed rates. As admitted by the port, the anticipated traffic from HCL has not materialised so far and the users who come under the category of other general cargo are few. Even if the port had handled cargo under this category subsequent to its proposal dated 11 March 2004, it has the flexibility to levy a lower rate under the general prescription already made by this Authority. That being so, the amendment to the Scale of Rates of PPT in this regard can come into effect prospectively.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the insertion of the following rates in substitution of the existing Clause 3.1.(22) of the Scale of Rates of the PPT:

Sl. No.	Description	Wharfage (Ceiling rate)
22	Other General Cargo (Bulk and Break Bulk) (i). By Slings (export & import) (ii) By Grabs (export & import)	Rs.52/- per tonne Rs.37/- per tonne

A.L. BONGIRWAR, Chairman

[Advt./III/TV/143/04-Exty.]

365 el/05-2

Annex - I**COST CALCULATIONS FOR HANDLING OF CARGO BY SLING AND BY MECHANICAL GRABS AT THE PARADIP PORT TRUST****Amount (in Rs.)**

A.	<u>Cost of handling of Cargo by Sling:</u>		
(i).	(a).	Labour cost with levy	13,800
	(b).	Cost of cleaning the berth per shift	1,200
		(a + b)	15,000
	(c).	Administrative overhead of 73% of (a + b)	10,950
		(a + b + c)	25,950
(ii).	Output per shift of 8 hours (average output of 2003-04)		823 MT
(iii).	Cost of handling per MT (Rs. 25,950 / 823)		31.53
(iv).	Infrastructure cost per MT		20.00
		Total cost per MT	51.53
		Say	52
B.	<u>Cost of handling Cargo by Mechanical Grabs:</u>		
(i).	(a).	Per shift hire charges of shore crane	7,000
	(b).	Administrative overhead at 73% of (a)	5,110
		(a + b)	12,110
(ii).	Output per shift of 8 hours (average output of 2003-04)		721 MT
(iii).	Cost of handling per MT		16.80
(iv).	Infrastructure cost per MT		20.00
		Total cost per MT	36.80
		Say	37.00